



第十二次空中航行会议

2012 年 11 月 19 日至 30 日，蒙特利尔

议程项目1：处理系统一体化、互用性及统一化等挑战的战略问题，以支持国际民用航空“一个天空”的概念

1.1：全球空中航行计划（GANP）— 全球规划的框架

a) 航空系统组块升级的方法和内容

欧洲空中交通管理总计划和航空系统组块升级

（由欧洲联盟主席国代表欧洲联盟及其成员国¹；由欧洲民用航空会议的其它成员国²；由欧洲空中航行安全组织的成员国提交）

摘要

本文件提交了关于欧洲空中交通管理总计划的高层次摘要，该计划与国际民航组织航空系统组块升级（ASBU）和全球空中航行计划（GANP）保持一致。为了促进和保持全球互用性，需要一个全球的GANP和ASBU维护进程，以便与国家/地区的ATM规划进程，如欧洲的ATM总计划维护进程等，保持衔接。

行动：请会议同意第6段的建议。

1. 引言

1.1 欧洲ATM总计划是欧洲单一天空（SES）方案关于技术支持的欧洲单一参考文件。

1.2 欧洲治理机构最近批准了总计划第2版。总计划内含了三层水平一致的汇集，见于总计划的门户网站（www.atmmasterplan.eu）。

¹ 奥地利、比利时、保加利亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。所有这27国均为欧洲民用航空会议的成员国。

² 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、克罗地亚、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

2. 背景

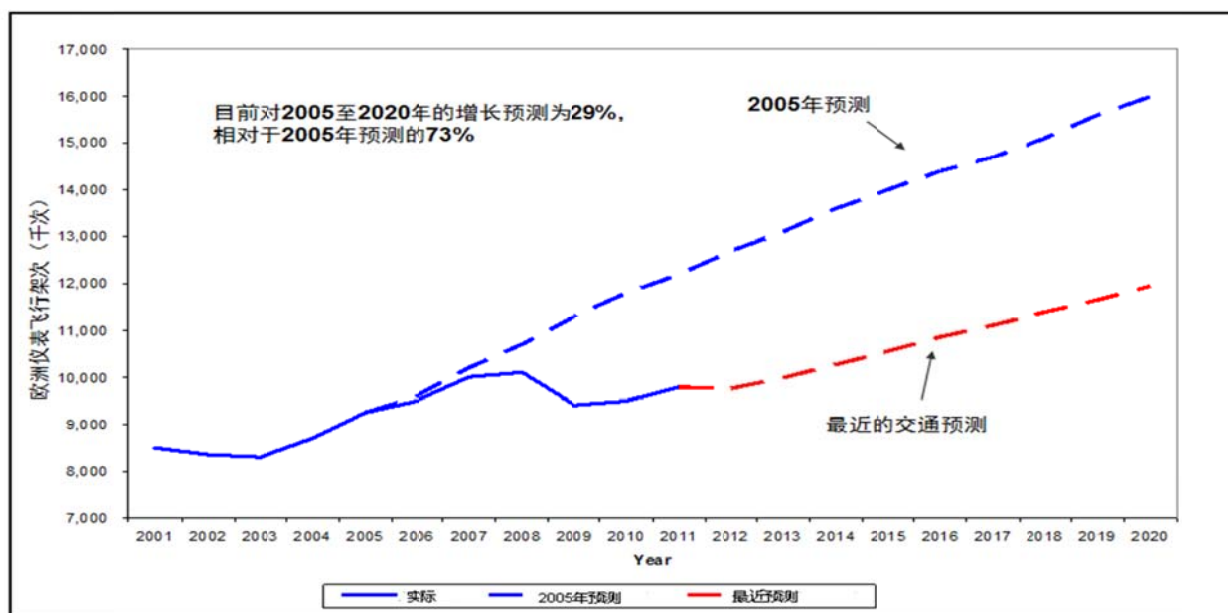
2.1 总计划概述了有助于实现欧洲单一天空绩效目标所要求的必要运行和技术改变。这是一份商定（但没有法律约束力）的欧洲“路线图”，连接了研发和部署情况假设。

2.2 必要的运行改变所贯彻的运行概念，与国际民航组织的全球互用性全球运行概念（国际民航组织Doc 9854号文件 — “全球空中交通管理运行概念”）保持一致。

2.3 总计划进程具有战略性并以绩效为导向（目前的总计划放眼至2030年），遵循了《国际民航组织关于空中航行系统的全球绩效手册》（Doc 9883号文件）所规定的原则。绩效需要是从高层次政治目标和预测的交通变化衍生而来。

3. 战略性绩效目标

3.1 如下图所示，空中交通的变化与总计划先前版本所依赖的预测有所不同。尽管对于近期的未来仍存在大量的不确定性，但在经济预测方面的共识仍支持中期的近期增长恢复，总计划是在此基础上制定的，并进行后续更新。还有，ATM运行概念和技术发展不仅带来了能处理交通量明显较高所需要的容量增加，还对实现其他的运行和社会期待有所帮助；例如对更及时、更坚韧和更环保服务的期待。



3.2 绩效需要是由四大主要关键绩效领域驱动：安全；容量；成本效益和环境/燃油效率，以定性或定量表述则视可获的适当信息而定。这些绩效需要根据交通预测和业务要求，估计了在特定时间点，在ATM网络一个特定部分所需的绩效。它们还被用作定义关于部署的看法的基础，让各方能够有信心，相信在时机成熟可实施改变时，有可能满足AN Conf/12-WP/30号文件中所述的绩效框架指标。

4. 必要的运行改变

4.1 向目标运行概念的过渡，涵盖了三个相辅相成的步骤。步骤1：基于时间的运行，这是当今总计划的焦点并进展到步骤2：基于航迹的运行，随之再到步骤3：基于效绩的运行。作为步骤1起点的部署基线，涵盖了已成功完成研发阶段、并已实施或计划实施的运行和技术解决方案。

4.2 正如下图所示，总计划查明了步骤1的11个必要运行改变。这些将作为后续步骤的基础，同时回应了效绩需要。必要的运行改变以六大关键特色加以归类，分别说明了主要的战略导向。



4.3 运行改变的促能因素是技术系统的改变、程序、人的因素和包括标准化和监管的体制改变等。总计划为每一个利害关系方团体维护了所有这些改变的路线图，确保其部署是以效绩导向并完全同步的方式进行规划（如在地面和空中部署之间），以便使利害关系方的投资在全系统的效益最大化。

5. 与ASBUS的挂钩

5.1 全球互用性对空域用户来说是关键。它使其投资报酬最大化，这正是全球空中交通管理的一项效益。

5.2 总计划在三方面对全球互用性作了贡献。所有的运行改变都与ASBU结构挂钩。所有的路线图，尤其是那些关于通信、导航和监测方面，均与GANP路线图保持一致。还有，总计划包括了一份关于标准化的路线图（见第...号文件），其中反映了要求采取全球标准化做法的欧洲标准化需要。

5.3 全球互用性要得到保证，只有在所有国家和多国/地区ATM研发和部署方案与GANP和ASBUs所规定的全球参考文件保持一致时，方有可能。

5.4 有效的国际民航组织进程应确保及时反映和分析对全球参考文件的拟议改变，以及时的方式得出结论，并遵循明确的更新周期进行更新。

6. 建议

6.1 请会议：

- a) 注意到欧洲ATM总计划是欧洲对于效绩驱动在欧洲ATM系统演变综合支持看法；
- b) 注意到欧洲ATM总计划与国际民航组织的ASBUs保持一致；
- c) 请各国和各地区使用GANP和ASBUs作为ATM研发和部署方案的全球参考文件；
- d) 请国际民航组织制定和实施一项有效进程，以便根据各ATM研发和部署方案的意见，对全球参考文件进行维护；和
- e) 请国际民航组织就必要的运行改变和为支持ATM的技术改变，将及时制定标准和程序作为优先。